

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Fred Beelen, Jan Meppelink en George Snijder.

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2012
*Website: **http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: **bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord info20m67

De afgelopen maand is ons schip, Margeja, op de wal geweest voor een grote onderhoudsbeurt. Omdat Margeja in 2001 geheel gestraald en gecoat is (zowel onder- als bovenwater) valt de hoeveelheid roest mee en moeten we vooral ons richten op het (cosmetische) verfsysteem.
Met 5 mensen werken, zorgt ervoor dat het schip binnen 3 weken weer geheel opgeknapt in het water ligt. Af en toe brengen we de techniek dus ook weer in de praktijk.
De afgelopen maanden heeft u van ons geen informatie gekregen. Dat wil echter niet zeggen dat er niets gepubliceerd is. In dit nummer vindt u dus ook voor de doelgroep, pleziervaart langer dan 20 m, nieuwe interessante informatie.
Intussen is het kabinet gevallen, zijn de verkiezingen geweest en is men druk bezig om een nieuwe regering samen te stellen. Helaas moet er bezuinigd worden. Allerlei plannen passeren de revue, enkele sneuvelen al voordat ze uitgewerkt zijn. Dat geldt helaas niet voor alle plannen. Voor de grote pleziervaart zijn vooral de plannen van de vaarbelasting (ja zeker, die is ergens uit een stoffig laatje gehaald), de afschaffing van de rode diesel (vooral gebruikt voor verwarming van woonschepen) en de verhoging van de assurantiebelasting (van 9,7% naar 21%) van groot belang. Het is afwachten wat hiervan ook inderdaad uitgevoerd gaat worden…

Janneke Bos Hoofdredacteur

Wijzigingen Binnenvaartregeling mbt vaarbewijzen

In juni 2012 is de volgende wijziging in de Staatscourant gepubliceerd:
Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 29 mei 2012, nr. IENM/BSK-2012/56947, tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de wijziging van de medische keuringseisen voor het klein vaarbewijs, ter implementatie van CCR-resolutie 2011-II-16 en ter reparatie van diverse onvolkomenheden.

Kort samengevat zijn o.a. de volgende zaken gewijzigd:
* artikel 7.8 is gewijzigd. Op grond van de wijziging is het nu mogelijk om op grond van een ongeldig geworden vaardocument een groot pleziervaartbewijs te verkrijgen. Voorwaarde is wel dat de ongeldigheid slechts mag zijn ontstaan door het verstrijken van de geldigheidsduur en niet door ongeldig verklaring van het document, bijvoorbeeld op medische gronden
* op grond van een groot of klein patent kan een groot pleziervaartuigbewijs worden verkregen
* op grond van een hoger vaarbewijs kan een vrijstellingsbewijs worden verkregen
* de handhaving van het groot en het beperkt groot vaarbewijs is overgeheveld van het strafrecht naar het bestuursrecht. Daaraan gekoppeld zijn ook de bijbehorende boetebedragen vastgesteld
* een klein vaarbewijs kan worden afgegeven voor personen met een bewegingsbeperking, eventueel op voorwaarde van aanpassing van het vaartuig of aan de persoon
* in de medische keuringseisen is een splitsing aangebracht tussen beroeps- en pleziervaart omdat de feitelijke situatie aan boord en de gevaarzetting nogal verschillen
* er is een onderscheid gemaakt tussen bewegingsbeperkingen aan de benen en aan de armen, waarbij de lengte van het pleziervaartuig een rol speelt
* het bezit van een "verklaring praktijkexamen vaartijd" geeft vrijstelling voor het examenonderdeel Navigatie 1 ten behoeve van het verkrijgen van het groot en het beperkt groot vaarbewijs

Voor de details zie:
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2012-10932.html?zoekcriteria=%3Fzkt%3DUitgebreid%26pst%3DStaatsblad%257cStaatscourant%26dpr%3DAnderePeriode%26spd%3D20120604%26epd%3D20120624%26sdt%3DDatumPublicatie%26org%3DMinisterie%2Bvan%2BInfrastructuur%2B.
Bron: officiële bekendmakingen Rijksoverheid

Benaming examens Klein Vaarbewijs gaat veranderen

De naamgeving van de verschillende examens Klein Vaarbewijs wordt per 1 januari 2013 vereenvoudigd.
Op dit moment zijn er 3 soorten klein vaarbewijsexamens : VB1, VB2 (bestaande uit VB1 en VBA) en VBA (Aanvullend), voor twee soorten vaarbewijzen (Klein Vaarbewijs I en Klein Vaarbewijs II).
De kenners zijn gewend geraakt aan deze historisch gegroeide terminologie, maar voor iemand die hiermee voor het eerst in aanraking komt, is het vrij verwarrend.

Zijn dit nu echt 3 verschillende examens of is er overlap? Welk examen geeft nu recht op welk vaarbewijs? Moet je eerst het ene examen halen, voordat je het andere mag doen? Wat gebeurt er als je bij een VB2 examen zakt voor VB1 maar wel slaagt voor VBA? Om deze verwarring weg te nemen wordt de volgende veel logischere structuur ingevoerd, waarbij de term VBA (Aanvullend) verdwijnt.
1. Examen Klein Vaarbewijs 1 (KVB1) geeft recht op Klein Vaarbewijs I (examen wordt aangeduid met gewoon cijfer, het vaarbewijs met het Romeinse cijfer).
2. Examen Klein Vaarbewijs 2 (KVB2) mag alleen worden afgelegd nadat KVB1 behaald is en geeft recht op Klein Vaarbewijs II
3. Examens KVB1 en KVB2 kunnen ook in één keer direct na elkaar worden afgelegd (KVB1+KVB2). Daarbij geldt echter wel regel 2. Dus als men zakt voor KVB1, wordt men niet toegelaten tot het examen KVB2.**

** *In de huidige praktijk komt dit overigens nauwelijks voor.*

De nieuwe structuur wordt per 1 januari 2013 van kracht.
Bron: nieuwsbericht VAMEX

Open navigatievragen Klein Vaarbewijs krijgen meer gewicht

De open vragen bij het onderdeel Navigatie in het examen VBA (Aanvullend) gaan straks zwaarder meetellen.
Op advies van de Domein Adviescommissie van VAMEX wordt de toetsmatrijs (http://www.vamex.nl/klein-vaarbewijs/examen/toetsmatrijs.aspx) van het KVBA (straks KVB2) zodanig veranderd dat de punten voor de 'open' navigatievragen in de categorie F18/F20 tezamen van 9 naar 12 punten worden opgehoogd. Dit gaat ten koste van de punten die in andere categorieën te verdienen zijn. Hierdoor krijgen de navigatievragen meer gewicht.
De nieuwe toetsmatrijs wordt per 1 januari 2013 van kracht en zal uiterlijk op 1 oktober 2012 op de VAMEX website worden gepubliceerd.
Bron: nieuwsbericht VAMEX

Nieuwe afspraken over updaten leermaterialen Klein Vaarbewijs

VAMEX heeft geconstateerd dat uitgevers voor wat betreft de inhoud van hun leermaterialen KVB zich tot nu toe meer hebben laten leiden door de aangeboden examenvragen dan door de afbakening van de exameneisen. VAMEX benadrukt nogmaals dat het algemeen bekend moet zijn dat de afbakening van de exameneisen (http://vamex.us5.list-manage1.com/track/click?u=47d6a1ad4835a8ee2e403d086&id=26a18877b0&e=d35aab2680) en niet het diverse aangeboden studiemateriaal leidend is voor het samenstellen van examenvragen. Er wordt (helaas ook door examenkandidaten) nog te vaak van uitgegaan dat de leermaterialen het uitgangspunt zijn. Dit leidt tot misverstanden en onnodige klachtenprocedures. Omdat er over de gehele breedte van de afbakening gaandeweg nieuwe examenvragen kunnen verschijnen, bestaat de kans dat leermiddelen daarop niet meer voldoende aansluiten en de examenkandidaten de dupe worden.

Dit is voor alle betrokken partijen (kandidaten, uitgevers, opleiders en VAMEX) een ongewenste situatie.

De nieuwe afbakening van de exameneisen, die op 24 april 2012 in werking is getreden, is mede op verzoek van de opleiders en uitgevers veel gedetailleerder dan de oude. Voor uitgevers is deze vernieuwing een goede aanleiding om daar waar nodig in de leermaterialen een inhaalslag te maken. Om de eerder genoemde ongewenste situatie zo veel mogelijk te voorkomen wil VAMEX de uitgevers dan ook enige tijd geven om met goed op de nieuwe afbakening aansluitende leermaterialen op de markt te komen. Op 22 mei 2012 heeft de examencommissie met de uitgenodigde uitgevers en vertegenwoordigers van de opleidersorgansiaties Univaer en Viok overleg hierover gevoerd. Daarbij is het volgende afgesproken:

1. De uitgevers krijgen tot uiterlijk 1 januari 2013 de tijd om hun leermaterialen volledig af te stemmen op de nieuwe afbakening en beschikbaar te hebben voor de consument. Tot dat tijdstip neemt de examencommissie in de examens KVB nog geen nieuwe onderwerpen op, hoewel deze onderwerpen wel zouden passen binnen de vernieuwde afbakening. Vanaf 1 januari 2013 kan de examencommissie nieuwe onderwerpen, mits binnen de afbakening vallend, in de examens opnemen.

2. VAMEX is vanwege de opgelegde strenge scheiding tussen opleiden en examineren niet bevoegd om de inhoud van de vernieuwde leermaterialen te controleren, noch vooraf noch achteraf. Dit blijft de verantwoordelijkheid van de uitgevers zelf.

3. De examencommissie zal met ingang van 1 juni 2012 de introductie van vragen met een nog niet in vragen behandeld onderwerp eerst aankondigen via de VAMEX-website. De nieuwe onderwerpen waar vragen over gesteld zullen gaan worden, zullen daar eerst vermeld worden met de ingangsdatum dat deze gaan meedraaien in de examens. In principe staan die vragen tenminste drie maanden 'in de wacht'. (NB: feitelijk houdt dit in dat vanwege de incidentele afspraak bij punt 1, pas met ingang van 1 januari 2013 nieuwe onderwerpen in de examens zullen voorkomen). Incidentele uitzonderingen blijven echter mogelijk als daar dringende redenen voor zijn.

4. De uitgevers hebben aangegeven dat zij hun gebruikers van leermaterialen de mogelijkheid aanbieden om in voorkomende gevallen, tussen de drukgangen door, te informeren over relevante wijzigingen en updates.
Bron: Nieuwsbrief VAMEX

Nieuwsbrief VAMEX

In de zomer van 2012 is de eerste Nieuwsbrief van de VAMEX per mail rondgestuurd.
De Nieuwsbrief van VAMEX gaat over relevante ontwikkelingen op het gebied van de examinering en de afgifte van vaarbewijzen. Naast de jaarlijkse vaste bijeenkomst voor opleiders en uitgevers, leek het de VAMEX een goede zaak ook tussendoor met een bepaalde frequentie relevante nieuwtjes met het werkveld te delen.

De Nieuwsbrief is daar een eerste concretisering van. Daarnaast zal in de komende tijd ook een Nieuwsrubriek en FAQ's op www.vamex.nl geïntroduceerd worden, die ook op een betere informatievoorziening voor kandidaten en overige belangstellenden gericht is.

Het mailbestand voor deze Nieuwsbrief is in eerste instantie beperkt tot de opleiders en uitgevers waar vanuit het verleden al contact mee is. Kent u ook andere belangstellenden die zich graag op de VAMEX Nieuwsbrief zouden willen abonneren, dan kunnen deze een verzoek hiertoe doen via de algemene mailbox info@vamex.nl.
Bron: nieuwsbrief VAMEX

Meer bevoegdheden minister bij zelfstandige bestuursorganen IenM

Minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) krijgt meer te zeggen over de zelfstandige bestuursorganen (zbo's) die onder haar ministerie vallen. Het gaat onder meer om de bevoegdheid tot benoeming en ontslag van bestuur en goedkeuring van begroting, tarieven en jaarrekening zodat de minister haar systeem-verantwoordelijkheid voor de taakuitvoering van zbo's beter waar kan maken. Dit wetsvoorstel dat de zbo's onder de Kaderwet zbo's brengt, maakt dit mogelijk. De minister heeft, mede namens minister Spies (BZK), het wetsvoorstel toegezonden aan de Tweede Kamer.

Met de Aanpassingswet worden de Dienst Wegverkeer (RDW), de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), de Stichting Airport Coordination Netherlands (SACN), de Dienst voor het kadaster en de openbare registers (Kadaster), de Stichting Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO), de Stichting VAM - Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI) en de Stichting Vaarbewijs- en Marifoonexamens (VAMEX), onder de Kaderwet zbo's gebracht. Verder wordt het CBR omgevormd van privaatrechtelijk zbo naar publiekrechtelijk zbo. Daarnaast wordt met wetsvoorstel een aantal zbo's opgeheven. De beoogde inwerkingtredingdatum van het wetsvoorstel is 1 januari 2013.

Veel uitvoeringstaken van de rijksoverheid worden uitgevoerd door zbo's. Zbo's zijn organisaties die binnen een wettelijk kader zelfstandig overheidstaken uitvoeren en geen onderdeel uitmaken van een ministerie.
Sinds 1 februari 2007 zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van ministers bij zbo's uitgebreid door de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. In de Kaderwet is een aantal instrumenten opgenomen waarmee de minister invulling kan geven aan zijn verantwoordelijkheid en sturing kan geven aan de taakuitvoering door een zbo. Nieuwe zbo's vallen automatisch onder de Kaderwet. Zbo's van voor 1 februari 2007 moeten via een aanpassingswet onder de Kaderwet gebracht worden.
Bron: nieuwsbericht Rijksoverheid

CWO-secretariaat blijft bij het Watersportverbond

ANWB HISWA WATERSPORTVERBOND
CWO
Stichting Commissie Watersport Opleidingen

Het Watersportverbond is verheugd dat het tot en met 2013 het secretariaat voor de Commissie Watersport Opleidingen (CWO) zal voeren. Begin juli 2012 hebben de twee partijen het contract hiertoe ondertekend.

De Stichting CWO is een samenwerkingsverband tussen het Watersportverbond, de ANWB en de HISWA, en stelt zich tot doel een uniform diplomasysteem voor vrijwillige vaaropleidingen in te richten en in stand te houden. Zowel bij het Watersportverbond aangesloten verenigingen als commerciële vaarscholen die aan de kwaliteitseisen van de CWO voldoen kunnen gebruik maken van haar naam en officiële diploma's uitgeven.

Het CWO-secretariaat is het uitvoerende orgaan van de CWO en houdt zich onder andere bezig met de uitgifte van diploma's, registreren van instructeurs en het coördineren van controles bij alle CWO-locaties. Daarnaast is het dé vraagbaak voor consumenten met betrekking tot vaaropleidingen. Doordat het CWO-secretariaat door het Watersportverbond gevoerd wordt kan er gebruik worden gemaakt van de daar aanwezige kennis en expertise met betrekking tot opleidingen.

Meer informatie over de CWO is te vinden op haar website:www.cwo.nl.
Bron: nieuwsbericht watersportverbond

Nieuwe folder communicatie op het water



Goed marifoongebruik draagt bij aan de veiligheid op het water.
Varen doe je samen heeft over het goed gebruik van de marifoon een nieuwe folder uitgebracht, zie http://www.varendoejesamen.nl/sites/default/files/folders/VDJS%20Communicatie%20op%20het%20water%202012.pdf Erg nuttig om weer eens door te lezen, zeker als je je marifoonbedieningscertificaat al weer enige tijd geleden behaald hebt.
Bron: Varen doe je samen

Rijkswaterstaat lanceert website www.vaarweginformatie.nl

Rijkswaterstaat bundelt actuele informatie over de beschikbaarheid van de vaarwegen op de nieuwe website www.vaarweginformatie.nl. Beroeps- en recreatievaarders kunnen bovendien via 'mijn vaarweginfo' een persoonlijk gratis abonnement aanmaken en daarmee informatie op maat ontvangen.

Bezoekers kunnen aangeven welke specifieke informatie ze wanneer en op welke manier willen ontvangen. Bijvoorbeeld elk uur de scheepvaartberichten over het IJsselmeergebied per sms. Of één keer per dag de waterstanden bij Lobith per e-mail.

Alle informatie op één plek gebundeld en snel toegankelijk' was een veel gehoorde wens van vaarweggebruikers. Om aan deze wens tegemoet te komen heeft Rijkswaterstaat het initiatief genomen om samen met andere vaarwegbeheerders (provincies, waterschappen, havenbedrijven) alle vaarweginformatie onder te brengen in één systeem. Dit systeem FIS (Fairway Information Services) is nu operationeel en toegankelijk via www.vaarweginformatie.nl.

Welke informatie vindt u op de site?
Via www.vaarweginformatie.nl vindt u onder meer:
* scheepvaartberichten
* gegevens zoals bedieningstijden en afmetingen van bruggen en sluizen en diepgang van vaarwegen
* waterstanden, afvoeren en doorvaarthoogten
* seizoensinformatie zoals ijskaarten en zwemwaterberichten
* elektronische vaarkaarten

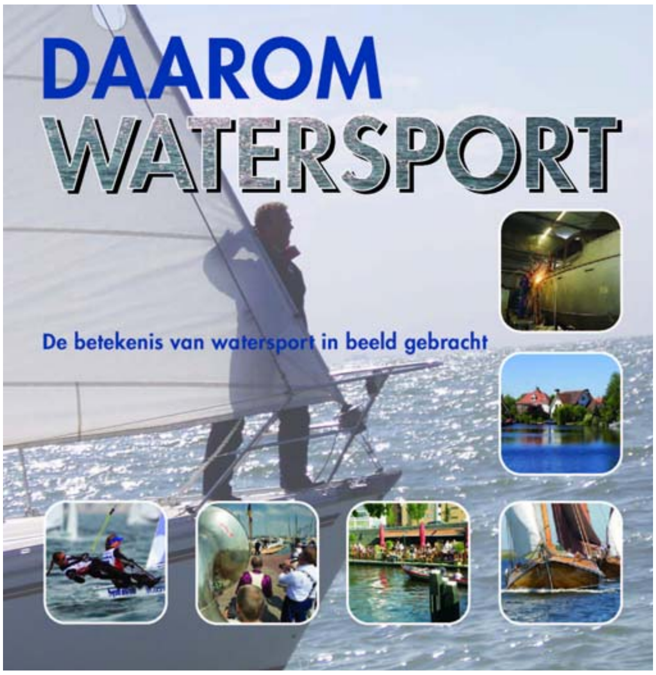
De websites www.infocentrum-binnenwateren.nl en www.risserver.nl worden vanaf nu niet meer actueel gehouden.

Samenwerking
De website is opgezet als samenwerkingsplatform van meerdere vaarwegbeheerders. Dat betekent dat er op de website informatie ontsloten wordt die niet alleen van Rijkswaterstaat afkomstig is. Zoals de Berichten aan de scheepvaart en de VIN-database met onder meer de bedientijden van bruggen en sluizen. Wel is Rijkswaterstaat trekker van het project en beheerder van de website. Rijkswaterstaat streeft ernaar om de samenwerkingsafspraken in de toekomst verder uit te breiden.
Bron: persbericht Rijkswaterstaat

Boekje "Daarom Watersport"

De watersport is voor Nederland van grote betekenis. Hoe groot deze betekenis is, is in een boekje samengevat en in beeld gebracht. De thema's beleven, vermaken, besteden, ondernemen, wonen en ontwikkelen worden in dit boekje verder uitgewerkt.

Bron: bericht HISWA vereniging



Het boekje "Daarom Watersport" is te downloaden via www.daaromwatersport.nl

Verklaring namens de Minister momenteel onmogelijk voor kleine sleepboten

Uit "Certificaat van Onderzoek voor de pleziervaart na 1 juli 2009.pdf":

"Sleep-, duw- en sleepduwboten
Sleep-, duw- en sleepduwboten worden in de Europese richtlijn en in de Binnenvaartwet genoemd als schepen die een certificaat van onderzoek moeten hebben ongeacht hun lengte.
Sleep- en duwboten die uitsluitend voor de pleziervaart worden gebruikt, niet langer zijn dan 20 meter en tevens een product hebben van de lengte, breedte en diepgang (zonder aanhangsels) kleiner dan 100 m^3, moeten een "Verklaring namens de Minister van Verkeer en Waterstaat" bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) te Rotterdam aanvragen.
Op grond van deze verklaring behoeft het schip dan niet aan de technische eisen van de Europese richtlijn te voldoen. Tevens kan op basis van deze verklaring worden volstaan met een klein vaarbewijs, een beperkt groot vaarbewijs of geen vaarbewijs afhankelijk van de scheepslengte (zie het verhaal over de vaarbewijzen).
Schepen met een dergelijke verklaring mogen een bijboot slepen, aldus IVW.
Wanneer men meer dan 1 schip korter dan 20 meter niet bedrijfsmatig wil slepen, dan adviseert IVW om een certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen aan te vragen om discussies met handhavers te voorkomen.
Pleziervaartuigen mogen namelijk andere kleine schepen (< 20 m) slepen.
Wil men schepen langer dan 20 meter slepen, dan moet men een certificaat van onderzoek voor sleep- en duwboten hebben en voldoen aan hoofdstuk 16 van bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG (bovendien moet de schipper dan een groot vaarbewijs hebben)."

De eerste jaren was het inderdaad mogelijk om een dergelijke verklaring namens de Minister bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat te verkrijgen. Helaas blijkt dat momenteel onmogelijk. Ergens in het proces rondom het uitbesteden van de keuringen aan de marktpartijen, de omvorming van de IVW naar de ILT en enige andere ontwikkelingen, is iets misgegaan...
Ik krijg regelmatig vragen bij wie deze verklaring aangevraagd moet worden. Zowel de ILT als de marktpartijen geven aan deze verklaring niet (meer) af te geven. Er is gelukkig wel aandacht voor de problematiek. Dit probleem speelt niet alleen voor sleep- en duwbootjes die gebruikt worden bij verenigingen zoals Scouting Nederland maar ook voor particuliere schepen.
Helaas zit er nog weinig schot in de zaak... (JB)

Foutieve info oude motoren

In het EFM Infoblad van mei 2012 staat een artikel over CCR 2 motoren. Dat zegt, dat bestaande motoren (groter dan 19 kW) alleen nog maar door CCR 2 motoren vervangen mogen worden. Volgens de schrijvers geldt dit voor alle gecertificeerde vaartuigen. Dit is onjuist.
Voor grote recreatievaartuigen (20 meter en langer) is dit geen verplichting. Hierover heeft de LVBHB overleg gehad met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
Navraag bij EFM resulteerde in een excuus. Zij hebben beloofd een rectificatie te maken.

Fred Beelen
Bron: website LVBHB

Beantwoording kamervragen grote zorgen kleine binnenvaart

Op 10 september 2012 zijn de kamervragen van de SP over de grote zorgen bij de kleine binnenvaart beantwoord.

De volgende kamervragen zijn gesteld:

Vraag 1
Wat is uw reactie op de grote zorgen die de Algemeene Schippers Vereeniging heeft over de toekomst van de kleine binnenvaart, waarin een ijzig scenario wordt geschetst?

Vraag 2
Kunt u ook ingaan op het item bij het NOS journaal over het failliet van de binnenvaartsector?

Vraag 3
Hoe ver bent u met uw onderzoek naar bodemtarieven, zoals u eerder had toegezegd? Kunt u aangeven op welke termijn u de Kamer hier verder over zal informeren?

Vraag 4
Is het waar dat door het verdwijnen van schepen onder de 1000 ton vele bedrijven en plaatsen in Nederland niet meer bereikbaar zullen worden per binnenvaartschip? Zo ja, wat voor gevolgen heeft dit voor de transportsector en wat is uw oordeel daarover? Zo nee, wat is dan uw analyse van de ontstane situatie?

Vraag 5
Tot op heden vond u het niet noodzakelijk om crisismaatregelen te nemen voor de binnenvaart: bent u bereid dit nu alsnog te doen? Zo ja, welke maatregelen wilt u dan nemen? Zo nee, hoe moet de sector dan het hoofd boven water blijven houden in deze aanhoudende slechte economische omstandigheden?

Vraag 6
Deelt u de mening dat, wanneer er nu geen maatregelen worden genomen, de doelstelling, om tot een "model shift" te komen van 30% van het wegtransport naar water en spoor, voor 2030 onmogelijk gehaald kan worden? Zo nee, op welke wijze gaat u deze doelstelling dan alsnog bewerkstelligen?

Bent u benieuwd naar de antwoorden? Zie www.rijksoverheid.nl/bestanden/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/09/10/beantwoording-kamervragen-van-het-lid-bashir-sp-over-de-grote-zorgen-bij-de-kleine-binnenvaart/lp-i-m-0000002468.pdf
Bron: Rijksoverheid

Rondvaartboten opnieuw onder de loep

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gaat de komende maanden opnieuw controles uitvoeren bij rondvaartbedrijven. Er zal gekeken worden naar de naleving van de wet- en regelgeving en naar de veiligheid aan boord van rondvaartboten. Speciale aandacht is er voor particulieren die rondvaarten aanbieden.
Ook verenigingen/stichtingen die rondvaarten als excursie aanbieden en rondvaartboten die voor speciale gelegenheden worden ingezet worden extra gecontroleerd.
Uit de controles die vorig jaar in heel het land zijn gehouden blijkt dat de naleving van de wet- en regelgeving aan boord van open rondvaartboten onvoldoende is.
Toen hadden acht van de 53 gecontroleerde schepen geen Certificaat van onderzoek (CvO). Ook met betrekking tot andere wettelijke voorschriften van de Binnenvaartwet, zoals de veiligheidsmiddelen, waaronder de brandblussers en reddingsmiddelen was de naleving onvoldoende.

Het aantal bedrijven en organisaties dat met open rondvaartboten vaart is de afgelopen jaren flink gestegen. Naleving van wet- en regelgeving is van belang voor de veiligheid en om oneerlijke concurrentie tegen te gaan.
Bron: nieuwsbericht Inspectie Leefomgeving en Transport

NEN-normen niet vrij van auteursrecht

Kern van de uitspraak
De door het Nederlands Normalisatieinstituut tot stand gebrachte NEN-normen zijn geen door de overheid uitgevaardigde algemeen verbindende voorschriften en zijn daarom niet vrij van auteursrecht.

Achtergrond
Knooble B.V. stelt via haar website informatie beschikbaar die van nut is voor het voorbereiden en uitvoeren van bouwprojecten.

Het Nederlands Normalisatie-Instituut (NNI), een particuliere stichting, brengt ten behoeve van de normalisatie normen tot stand, zogenoemde NEN-normen, onder meer op het terrein van de bouw. Het Bouwbesluit, dat op de Woningwet berust en bouwvoorschriften bevat, verwijst op veel plaatsen naar die NEN-normen. De NEN-normen voor de bouw kunnen worden ingezien op het kantoor van het NNI en zij kunnen ook tegen betaling bij het NNI worden verkregen. Knooble vindt echter dat die NEN-normen haar gratis of tegen een redelijke vergoeding ter beschikking moeten worden gesteld. Het NNI weigert dat omdat zij vindt dat zij het auteursrecht heeft op deze NEN-normen. Knooble meent dat geen auteursrecht rust op de NEN-normen voor de bouw omdat zij deel uitmaken van de Woningwet en het Bouwbesluit doordat de voorschriften daarvan naar die normen verwijzen. Daarvoor doet Knooble een beroep op artikel 11 van de Auteurswet dat bepaalt dat geen auteursrecht bestaat op door de overheid uitgevaardigde wetten, besluiten en verordeningen (dat zijn algemeen verbindende voorschriften in de zin van artikel 89 lid 4 van de Grondwet).

De procedure bij het hof
De rechtbank was van oordeel dat de NEN-normen niet algemeen verbindend zijn omdat zij niet op de door de wet voorgeschreven wijze zijn bekendgemaakt. Daarom rust volgens de rechtbank auteursrecht op de normen. Het hof vond dat de NEN-normen weliswaar door de verwijzing in de Woningwet en het Bouwbesluit publiekrechtelijk algemeen geldende normen zijn, maar geen algemeen verbindende voorschriften in de zin van de Grondwet, omdat ze niet zijn uitgevaardigd door de regelgevende overheid maar door een private organisatie. Verwijzing in de Woningwet en het Bouwbesluit naar deze normen maakt dat niet anders.

De procedure bij de Hoge Raad
Knooble heeft tegen het arrest van het hof cassatie ingesteld bij de Hoge Raad (advocaat mr. M.E. Gelpke in Den Haag). De Staat en het NNI hebben geconcludeerd tot verwerping van het beroep (advocaten mrs. M.W. Scheltema en S.M. Kingma in Den Haag voor de Staat en mr. P.A. Ruig in Den Haag voor het NNI).

Op 30 maart 2012 heeft de advocaat-generaal mr. F.F. Langemeijer de Hoge Raad geadviseerd de uitspraak van het hof Den Haag in stand te laten.

De uitspraak van de Hoge Raad
De Hoge Raad volgt dit advies. Hij oordeelt dat het NNI niet bevoegd is om algemeen verbindende voorschriften in de zin van de Grondwet uit te vaardigen. Die bevoegdheid krijgt het NNI ook niet door de verwijzing in de Woningwet en het Bouwbesluit naar de NEN-normen. Deze normen kunnen daarom niet worden aangemerkt als algemeen verbindende voorschriften als bedoeld in artikel 11 van de Auteurswet. De NEN-normen zijn dan ook niet op grond van dat artikel vrij van auteursrechten.
De Raad van State oordeelde op 2 februari 2011 eveneens dat NEN-normen geen algemeen verbindende voorschriften zijn (LJN BP2750).

Gevolgen van de uitspraak
De zaak is hiermee geëindigd. De afwijzing van de vorderingen van Knooble is onherroepelijk geworden.
Bron: nieuwsbericht Hoge Raad der Nederlanden

Afschaffen rode diesel voor pleziervaart

Het accoord:

Afschaffen rode diesel
Het huidige tariefverschil tussen rode diesel en "gewone" diesel (groot ongeveer 17 cent per liter) wordt met ingang van 1 januari 2013 weggenomen door de accijns van rode diesel op het niveau van de "gewone" diesel te brengen.

De uitwerking:

Afschaffing rode diesel
Het wetsvoorstel voorziet erin om de zogenoemde rode diesel af te schaffen voor ander gebruik dan als motorbrandstof voor de scheepvaart, niet zijnde pleziervaart. In de wettelijke bepalingen wordt rode diesel aangeduid als halfzware olie en gasolie die zijn voorzien van herkenningsmiddelen. De afschaffing betekent dat het huidige verlaagde accijnstarief voor laatstgenoemde producten van € 258,86 per 1000 liter komt te vervallen. Voortaan is dan het reguliere tarief van halfzware olie en gasolie van toepassing van € 430,80 per 1000 liter voor zwavelvrije producten of van € 441,72 per 1000 liter voor niet zwavelvrije producten. De producten hoeven dan niet meer te worden voorzien van herkenningsmiddelen.

Overigens blijft de verplichting om herkenningsmiddelen toe te voegen bestaan voor halfzware olie en gasolie die worden gebruikt als brandstof voor de aandrijving van schepen, niet zijnde pleziervaartuigen. Omdat dergelijk gebruik is vrijgesteld van accijns zou anders het risico op misbruik te groot zijn.

De mogelijkheid om veraccijnsde gasolie te leveren als motorbrandstof voor de scheepvaart, niet zijnde pleziervaart, en voor dergelijke leveringen te verzoeken om teruggaaf van accijns, blijft bestaan. Wel zal ook dan de gasolie moeten zijn voorzien van herkenningsmiddelen. Vanzelfsprekend moet dan accijns zijn voldaan naar het reguliere tarief van gasolie dat met ingang van 1 januari 2013 als enige resteert.
Als gevolg van het afschaffen van de zogenoemde rode diesel voor niet-vrijgestelde doeleinden komt ook de zogenoemde grootverbruikersregeling te vervallen.
Deze wordt vrijwel uitsluitend gebruikt voor rode diesel.

Een ander gevolg van het afschaffen van de rode diesel is dat ook de mogelijkheden tot gedeeltelijke teruggaaf van accijns vervallen voor bepaalde tuinbouwers en voor charitatieve en culturele instellingen alsmede instellingen van levensbeschouwelijke aard die rode diesel gebruiken voor verwarmingsdoeleinden indien geen aansluiting aanwezig is op het aardgasnet. Wat betreft de tuinbouwers gaat het om een zeer klein aantal bedrijven. Wat betreft de diverse instellingen wordt voor zover bekend geen gebruik gemaakt van deze teruggaafmogelijkheid.

Overigens behouden beide groepen de mogelijkheid om gedeeltelijk teruggaaf van accijns te vragen bij gebruik van vloeibaar gemaakt petroleumgas.

Door het afschaffen van het verlaagde accijnstarief voor de zogenoemde rode diesel zal in de meeste gevallen moeten worden overgeschakeld op het gebruik van normale diesel, waarvoor een hogere accijns geldt. Een hogere prijs is doorgaans een prikkel om meer energie-efficiënt te gaan werken, hetgeen een positief milieueffect betekent.

Nota naar aanleiding van het verslag (kamerstuk)

Afschaffing rode diesel
De leden van de fractie van D66 vragen welke stappen het kabinet zet om ook rode diesel voor de binnenvaart af te schaffen en wat de budgettaire derving is van behoud van deze vrijstelling. Voorts vragen zij of het kabinet kan toezeggen in overleg met buurlanden en in EU verband in te zetten op het afschaffen van vergelijkbare belastingvoordelen en of een eerder Duits voorstel om de binnenvaart te laten betalen voor gebruik van vaarwegen is voorgelegd aan de andere landen van het Rijnverdrag.

De accijnsvrijstelling voor rode diesel voor de binnenvaart is gebaseerd op de Akte van Mannheim en op de Richtlijn energiebelasting. In het Gasolieprotocol uit 1952 is de accijnsvrijstelling voor de binnenvaart op de Aktewateren (voor Nederland: het stroomgebied van de Rijn) nog eens herbevestigd. Vanwege uitvoeringstechnische redenen is deze vrijstelling uitgebreid tot de overige Nederlandse binnenwateren. De vrijstelling beoogt verstoring van internationale concurrentieverhoudingen te voorkomen.

De Duitse regering beziet momenteel voor haar vaarwegennet de mogelijkheid voor invoering van een gebruikersheffing, waarvan de opbrengsten weer terugvloeien als investeringen in het vaarwegennet. Om dit ook voor de Rijn mogelijk te maken is een wijziging van de Akte van Mannheim nodig. Aanpassing van de Akte van Mannheim vergt de unanieme instemming van alle CCR-lidstaten. De Duitse regering heeft dit plan op hoofdlijnen gepresenteerd, maar nog niet op de agenda van de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) geplaatst. Vooralsnog heeft het kabinet geen standpunt over dit plan ingenomen.

Wat betreft het afschaffen van vergelijkbare belastingvoordelen gaat het met name om de accijnsvrijstelling voor kerosine ten behoeve van de luchtvaart. Deze is gebaseerd op internationale verdragen. Wijziging hiervan is een kwestie van lange adem. Eventuele voorstellen tot wijziging van deze verdragen zullen te zijner tijd worden bezien. Alsdan zal ook een standpunt hierover worden ingenomen.

De budgettaire derving die is gemoeid met de accijnsvrijstelling voor de scheepvaart op communautaire wateren (binnenvaart en zeescheepvaart) bedraagt in 2013 € 827 miljoen op basis van in Nederland gebunkerde brandstof. Overigens is de budgettaire derving aan belastinginkomsten ten gevolge van de vrijstelling communautaire wateren niet gelijk aan de opbrengst indien deze vrijstelling zou worden afgeschaft. Accijns drukt dan niet op alle in Nederland gebunkerde brandstof, maar alleen voor zover de brandstof wordt gebruikt voor vervoer over de binnenwateren.

Memorie van antwoord

Afschaffing rode diesel
De leden van de fractie van de VVD vragen of het kabinet grenseffecten verwacht vanwege de afschaffing van rode diesel en zo ja, welke maatregelen er worden getroffen om deze effecten te beperken. Ook vragen zij of het kabinet verwacht dat deze effecten leiden tot derving van belastingopbrengsten. Het afschaffen van de rode diesel zou tot beperkte grenseffecten kunnen leiden.

Indien bepaalde voertuigen in een andere EU-lidstaat nog rode diesel mogen tanken en een dergelijk voertuig vervolgens naar Nederland zou komen, moet dit door Nederland worden geaccepteerd voor zover het gaat om motorbrandstof die zich bevindt in de normale brandstoftank. Het tanken van rode diesel is bijvoorbeeld in België voor sommige voertuigen nog toegestaan, maar voor zover bekend moet hiervoor per voertuig wel een vergunning zijn verleend.

Door de Belastingdienst worden regelmatig controles ingesteld op het gebruik van rode diesel in voertuigen. Indien dit na afschaffing van de rode diesel in Nederland wordt geconstateerd, zal de chauffeur van het voertuig moeten aantonen dat de rode diesel recent in een andere EU-lidstaat is getankt. Vanzelfsprekend moet dit zijn gebeurd in overeenstemming met de voorwaarden van die lidstaat. Het kabinet verwacht dat de grenseffecten zeer beperkt zullen zijn en niet zullen leiden tot een derving van betekenis van belastingontvangsten.

De leden van de fractie van het CDA vragen het kabinet om een reactie op de brief van NOVE van 27 juni 2012. NOVE wijst in deze brief, gericht aan de woordvoerders Financiën in de Eerste Kamer, op een aantal negatieve effecten van het specifieke onderdeel van het wetsvoorstel waarin de rode diesel wordt afgeschaft. NOVE noemt een aantal voorbeelden van bedrijven die zullen worden getroffen door het afschaffen van de rode diesel zoals akkerbouwers, loonbedrijven en grondverzetbedrijven. Ook particulieren, die voor verwarming geen gebruik maken van aardgas maar van rode diesel, zullen door deze maatregel worden getroffen. Verder wijst NOVE op mogelijke diefstal met ingang van 1 januari 2013 van blanke diesel uit bijvoorbeeld aggregaten op bouwterreinen en op misbruik van door bedrijven gekochte blanke diesel voor bijvoorbeeld deze aggregaten als motorbrandstof voor niet-bedrijfsvoertuigen.

Het kabinet acht de maatregel in het licht van de huidige financiële situatie verantwoord, maar is zich ervan bewust dat sommige bedrijven, voor zover zij de hogere brandstofkosten niet kunnen doorberekenen in hun prijzen, inderdaad financieel nadeel kunnen ondervinden van het afschaffen van de rode diesel.

Ook voor sommige particulieren zal dit het geval zijn.
De lastenverzwaring als gevolg van het afschaffen van de rode diesel wordt vanaf 2014 teruggesluisd via lastenverlichting. Dit wordt vormgegeven bij de begrotingsvoorbereiding 2014. Daarnaast wordt de agrosector nu al een compensatiemogelijkheid geboden indien er sprake is van milieuvriendelijke investeringen voor verduurzaming. Hiervoor is in 2013 € 20 miljoen beschikbaar. Vanaf 2014 is dit € 30 miljoen structureel.

De leden van de fractie van D66 vragen of het kabinet kan aangeven welk bedrag is gemoeid met een eventuele afschaffing van rode diesel voor de scheepvaart en welke stappen er gezet moeten worden, en wellicht al gezet zijn, in de richting van een dergelijke afschaffing. De budgettaire derving die is gemoeid met de accijnsvrijstelling voor de scheepvaart op communautaire wateren bedraagt in 2013 € 827 miljoen op basis van in Nederland gebunkerde brandstof. Overigens is de budgettaire derving aan belastinginkomsten ten gevolge van de vrijstelling communautaire wateren niet gelijk aan de opbrengst indien deze vrijstelling zou worden afgeschaft.
De opbrengst hangt nauw samen met de specifieke afspraken die na de noodzakelijke onderhandelingen met de andere lidstaten hierover in internationaal verband worden gemaakt en kan dus niet op voorhand precies worden aangegeven. Accijns drukt niet op alle in Nederland gebunkerde brandstof, maar alleen voor zover de brandstof wordt gebruikt voor vervoer over de binnenwateren.
Zoals de leden van de fractie van D66 aangeven is de accijnsvrijstelling voor rode diesel voor de binnenvaart onder meer gebaseerd op de Akte van Mannheim. Wijziging hiervan vergt de unanieme instemming van de daarbij betrokken landen, vertegenwoordigd in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Een voorstel tot afschaffen van de accijnsvrijstelling voor rode diesel ten behoeve van de scheepvaart is niet aan deze Commissie voorgelegd.
Bron: Forum LVBHB (Simon de Waard)

Brief Tweede Kamer gevolgen opheffen rode diesel

Aan de leden van de Tweede Kamer,
Onderwerp: gevolgen opheffen rode diesel

Amsterdam, 26 mei 2012

Geachte leden,
In het lenteakkoord is overeengekomen om de laagbelaste zogenaamde 'rode diesel' op te heffen. Dat heeft ook gevolgen voor een relatief kleine groep gebruikers die u waarschijnlijk over het hoofd hebt gezien.
Nu mogen zogenaamde "varende monumenten" en woonschepen deze voordeligere brandstof gebruiken. Er is daarvoor een aparte belastingregelgeving in het leven geroepen om de gevolgen van andere wet- en regelgeving op te vangen. Woonschepen mogen rode diesel gebruiken om te verwarmen en naar de werf te varen. Varende monumenten mogen het voor verwarming en voor varen, naar welke plek dan ook, gebruiken. Voor verwarming gaat het al gauw om enkele duizenden liters per jaar.
Het verschil tussen rode en witte diesel is nu ongeveer 40 eurocent.
U begrijpt dat de woonlasten door het opheffen van de categorie rode diesel enorm stijgen. Dat komt nog bovenop andere lastenverzwarende maatregelen die u voor alle Nederlanders voorbereidt.
Hetzelfde geldt voor varende monumenten. De Nederlandse wet en regelgeving erkent geen roerend erfgoed in monumentenregelingen zoals op de wal. Mogen varen met rode diesel is de enige concrete maatregel en financiële bijdrage aan ons maritiem erfgoed. Varende monumenten leveren hun bijdrage veelal bij maritieme evenementen, denk aan Sail Amsterdam en Delfzijl maar ook minder grote bijeenkomsten door het hele land. Presentatie van het erfgoed betekent lange afstanden varen en veel verbruik van diesel.

We willen graag dat u bij verdere maatregelen bovenstaande betrekt en de woon- en vaarlasten niet extra verhoogt.

Met vriendelijke groet, namens

De Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig
De Landelijke Woonboten Organisatie,
Voor deze,
Frank Bos voorzitter LWO

Bron: LWO (Frank Bos)

Assurantiebelasting verhoogd naar 21%?

Als een verzekeraar en een verzekeringnemer een verzekering afsluiten, dan moet er assurantiebelasting worden betaald over de verzekeringspremie. Brengt de verzekeraar of de bemiddelaar de vergoeding voor de diensten die samenhangen met de verzekering apart in rekening? Dan moet ook daarover assurantiebelasting worden betaald.

Wat is een verzekering?
Een verzekering is een overeenkomst tussen 2 partijen: een verzekeringnemer en een verzekeraar. De verzekeringnemer betaalt premie aan de verzekeraar. De verzekeraar is verplicht om als tegenprestatie in bepaalde situaties uitkeringen uit te betalen aan de verzekeringnemer.
De verzekeraar en de verzekeringnemer leggen in hun overeenkomst vast welke situaties dat zijn.
Op het moment dat de verzekeraar en de verzekeringnemer de overeenkomst afsluiten, weten zij niet of de verzekeraar ooit een uitkering zal uitbetalen en hoe groot een eventuele uitkering zal zijn. Ook weten ze niet hoe lang de verzekeringnemer premie zal betalen.

Wanneer ligt het risico in Nederland?
Het risico van een verzekering ligt in Nederland als de verzekeringnemer in Nederland woont. Is de verzekeringnemer een rechtspersoon, dan ligt het risico van de verzekering in Nederland als de vestiging van de rechtspersoon waarvoor de verzekering geldt zich in Nederland bevindt.

Vrijstelling van assurantiebelasting
Voor de volgende verzekeringen hoeft geen assurantiebelasting te worden betaald:
* levensverzekeringen
* ongevallen-, invaliditeits-, en arbeidsongeschiktheidsverzekeringen
* ziekte- en ziektekostenverzekeringen
* werkloosheidsverzekeringen
* verzekeringen van zeeschepen (behalve pleziervaartuigen) en luchtvaartuigen die bedoeld zijn als openbaar vervoermiddel in het internationale verkeer (dus bijvoorbeeld geen privévliegtuig)
* transportverzekeringen
* herverzekeringen
* exportkredietverzekeringen

Wie moet assurantiebelasting betalen?

De volgende personen of instellingen moeten assurantiebelasting betalen:
* een aangewezen bemiddelaar (http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/overige_belastingen/assurantiebelasting/wie_moet_assurantiebelasting_betalen/aangewezen_bemiddelaars)
* een in Nederland gevestigde verzekeraar of zijn gevolmachtigde agent
* een bemiddelaar, als deze een vergoeding ontvangt van een ander dan een verzekeraar die in Nederland is gevestigd een wettelijk vertegenwoordiger in Nederland van een verzekeraar in het buitenland
* een bemiddelaar die bemiddelt tussen een verzekeraar in het buitenland en een verzekeringnemer
* een fiscaal vertegenwoordiger in Nederland van een verzekeraar in een EU-land (http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/overige_belastingen/assurantiebelasting/wie_moet_assurantiebelasting_betalen/fiscaal_vertegenwoordiger_voor_de_assurantiebelasting/)
* een verzekeraar in een EU-land die geen fiscaal vertegenwoordiger heeft
* een fiscaal vertegenwoordiger van een verzekeraar die niet in een EU-land woont of is gevestigd
* een verzekeringnemer, als er geen andere belastingplichtige voor de assurantiebelasting is

Tarief
Het tarief van de assurantiebelasting is 9,7% van de verzekeringspremie en de vergoeding voor diensten die samenhangen met de verzekering.
Vanaf 1 maart 2011 is het tarief van de assurantiebelasting 9,7% van de verzekeringspremie en de eventuele afzonderlijke vergoeding voor diensten die samenhangen met de verzekering.
(http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/overige_belastingen/assurantiebelasting/wat_is_een_verzekering/wat_is_een_verzekering)
Van 1 maart 2008 tot 1 maart 2011 was het tarief 7,5%.
Van 1 maart 1983 tot 1 maart 2008 was het tarief 7%.

Wanneer en hoe betaalt u assurantiebelasting?
Assurantiebelasting betaalt u op de dag waarop de verzekeringnemer uiterlijk de premie moet betalen.
Als u assurantiebelasting moet betalen, moet u dat doen op de dag waarop de verzekeringnemer uiterlijk de premie voor zijn verzekering moet betalen.

Voor de assurantiebelasting moet u aangifte doen. U moet de assurantiebelasting betalen binnen een maand na het einde van het tijdvak waarin u aangifte doet.
Het aangiftetijdvak kan een maand, een kwartaal of een jaar zijn.

Vragen?
Neem voor meer informatie contact op het de BelastingTelefoon of kijk op www.overheid.nl.
Bron: Belastingdienst

Deelakkoord Begroting 2013

De informateurs Kamp en Bos sturen op verzoek van de fractievoorzitters van VVD en PvdA een overzicht van de wijzigingsvoorstellen van de begroting 2013 aan de voorzitter van de Tweede Kamer.

Voor de details zie http://www.kabinetsformatie2012.nl/actueel/documenten/deelakkoord-begroting-2013.html
Bron: kabinetsformatie 2012

NB. In dit voorstel wordt de assurantiebelasting verhoogd van 9,7% naar 21%.
Dit gaat dus ook gelden voor uw verzekering!

Dus afgezien van alle kabinetsplannen voor het afschaffen van de rode diesel en de plannen tot het invoeren van de vaarbelasting (waarvan ik verwacht dat deze voor 30-ste keer niet door zullen gaan) zal dit plan een grote aanslag op uw portemonnee geven... (JB)

Rijkswaterstaat installeert eerste base station voor Inland-AIS

Op weg naar een landelijk dekkend AIS-monitoringsysteem voor de scheepvaart

Rijkswaterstaat heeft bij sluis Engelen in de Henriëttewaard het eerste base station voor Inland-AIS (Automatic Identification System) geïnstalleerd. Het base station ontvangt gegevens die door schepen met een AIS-transponder worden uitgezonden. Dit base station is de eerste mijlpaal op weg naar een landelijk dekkend netwerk voor AIS.

Rijkswaterstaat krijgt hiermee een beter overzicht van het verkeer op de vaarwegen en gebruikt de gegevens voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Met de gegevens die door deze AIS-walinfrastructuur beschikbaar komen (scheepsnaam en positiegegevens) kan Rijkswaterstaat op termijn verkeersprognoses afgeven voor bijvoorbeeld sluisplanningen. Daarmee kan Rijkswaterstaat de dienstverlening aan de scheepvaart verbeteren.

Ook hoeven schepen zich op termijn nog maar een keer aan te melden bij de verkeersposten van Rijkswaterstaat en andere overheden als deze automatisch over de AIS-gegevens beschikken.

Vervolg werkzaamheden
In totaal plaatst Rijkswaterstaat circa veertig base stations over heel Nederland, waarmee een landelijk dekkend AIS monitoringssysteem wordt gerealiseerd. De aannemers Saab-Tein V.O.F. en VolkerWessels Telecom Netwerk Solutions voeren de werkzaamheden uit.

Zij voeren het werk uit in drie fasen: als eerste wordt het traject Rotterdam-Duitsland voorzien van base stations, vervolgens het traject Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen en tot slot het overige deel van Nederland. Eind 2013 wordt het werk afgerond.

Gegevens van andere vaarwegbeheerders
Om voor verkeersmanagementtaken tot een actueel landelijk beeld van het scheepvaartverkeer te komen, heeft Rijkswaterstaat in november 2011 een overeenkomst getekend met andere vaarwegbeheerders.

Met Havenbedrijf Rotterdam, de Schelde Radar Keten en de Kustwacht is afgesproken dat zij gegevens uit AIS over de scheepsnaam en positie van schepen in hun beheergebied delen met Rijkswaterstaat waardoor Rijkswaterstaat een landelijk beeld krijgt van alle schepen met AIS-transponders.

Rijkswaterstaat wil hiermee de veiligheid en de doorstroming van het verkeer op de vaarwegen verbeteren. Met een betrouwbare reistijd kan de binnenvaart beter aansluiten op de wensen in de logistieke keten.
Bron: nieuwsbericht Rijkswaterstaat

Schat aan historische gegevens voor iedereen beschikbaar

Gegevens Sontvaart 18de eeuw nu online
De gegevens uit de Deense Sonttolregisters over de 18de eeuw zijn vanaf 16 mei online voor iedereen beschikbaar.

Zij staan in de database 'Sonttolregisters online' op de website www.soundtoll.nl. Op 16 mei gaven onderzoekers van de Rijksuniversiteit Groningen en Tresoar een demonstratie van de nieuwe gebruiksmogelijkheden die de site biedt aan professionele onderzoekers en amateurs.
De registers bieden een schat aan informatie over scheepvaart en economie in eerdere eeuwen.

De Sonttolregisters - meer dan 700 dikke, handgeschreven, in leer gebonden delen - worden bewaard door het Rijksarchief in Kopenhagen. Doordat zij een enorme hoeveelheid gedetailleerde gegevens bevatten, vormen zij een moeilijk systematisch te raadplegen bron.
Dankzij Sonttolregisters online worden zij voor iedereen gemakkelijk toegankelijk en kunnen zij eindelijk in hun volle omvang worden gebruikt voor wetenschappelijk onderzoek.

Gegevens achttiende eeuw online
Het project 'Sonttolregisters online' zorgt voor een elektronische databank met de gegevens uit de Sonttolregisters. Iedereen kan deze databank raadplegen op www.soundtoll.nl. Het project is begonnen in 2009.
De gegevens over de achttiende eeuw staan nu online.
Ze zijn toegankelijk via een nieuwe gebruikersinterface die het niet alleen mogelijk maakt in de database te zoeken en te selecteren, maar ook statistische analyses uit te voeren.
In de komende jaren zullen de gegevens van de complete Sonttolregisters online beschikbaar komen.

Sonttolregisters
De Sonttolregisters behoren tot de bekendste en belangrijkste bronnen voor de economische en maritieme geschiedenis van Nederland en de rest van Europa. Ze vormen de administratieve neerslag van de tol die de koning van Denemarken tot 1857 hief over de scheepvaart door de Sont, de zeestraat tussen Zweden en Denemarken die de Noordzee en Oostzee met elkaar verbindt. De registers zijn (met enige hiaten) bewaard gebleven voor de periode 1497 - 1857 en bevatten gegevens over 1,8 miljoen doorvaarten. Van elke doorvaart noteerden de ambtenaren van de Tolkamer in Helsingor onder meer de naam van de schipper, zijn woonplaats, de haven van vertrek, de samenstelling van de lading en vanaf de jaren 1660 ook de bestemming van het schip. Onder de schippers die door de Sont voeren, waren veel Nederlanders.

Projectgegevens
'Sonttolregisters online' is een project van de Rijksuniversiteit Groningen en Tresoar, het Fries Historisch en Letterkundig Centrum te Leeuwarden, in samenwerking met het Rijksarchief te Kopenhagen. De leiding van het project is in handen van Jan Willem Veluwenkamp (Rijksuniversiteit Groningen) en Siem van der Woude (Tresoar). De gegevens worden in de databank ingevoerd door medewerkers van Breed, de sociale werkvoorziening van Nijmegen en omgeving.

Voor meer informatie
- Jan Willem Veluwenkamp, Afdeling Geschiedenis, Rijksuniversiteit Groningen, tel. 050 363 9345, j.w.veluwenkamp@rug.nl
- Siem van der Woude, Tresoar, het Fries Historisch en Letterkundig Centrum te Leeuwarden, tel. 058 78 90 755, siem.vanderwoude@tresoar.nl
Bron: persbericht Universiteit van Groningen.

De Wrakkenwijzer online

Archeologische activiteiten boven en onder water vragen een gedegen voorbereiding. Bijvoorbeeld door archiefonderzoek naar scheepswrakken.

Onlangs werd de Wrakkenwijzer gepresenteerd en online gezet. De Wrakkenwijzer is een hulpmiddel bij het doen van archiefonderzoek naar scheepswrakken van VOC, WIC en de Admiraliteit in de collectie van het Nationaal Archief. In deze archieven zijn gegevens opgeslagen over onder andere de uitreding van schepen, over de lading en de bemanning.

De onderzoeksgids komt voort uit het Programma Gemeenschappelijk Cultureel Erfgoed, waarin Nationaal Archief en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed deelnemen.

Binnen het internationaal cultuurbeleid van de overheid is gemeenschappelijk cultureel erfgoed een van de prioriteiten. Dit gemeenschappelijk erfgoed bestaat uit overblijfselen van een verleden dat Nederlanders met anderen hebben gedeeld, zoals bouwwerken, archieven, scheepswrakken, museale objecten en immaterieel erfgoed. Te downloaden via http://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/wrakkenwijzer-online
Bron: nieuwsbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Presentatie maritieme publicatie Rede van Texel

Op vrijdag 5 oktober presenteert de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in Kaap Skil, museum van jutters en zeelui, op Texel de publicatie Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel.

Dit archeologisch rapport behandelt de locatie ten oosten van het Waddeneiland Texel genaamd Burgzand waar 300 jaar lang (tussen 1500-1800) schepen voor anker zijn gegaan. Auteur en senior onderzoeker scheepsarcheologie Arent Vos onderzocht gedurende een periode van zeven jaar twaalf scheepswrakken in dit gebied.
De Rede van Texel is een belangrijke publicatie op het vakgebied van de scheeps- en onderwaterarcheologie.
Dit rapport levert veel informatie op ten behoeve van de bescherming van ons maritieme erfgoed. Vos: 'Het laat zien hoe enorm groot en interessant het onderzoekspotentieel is en tegelijkertijd hoe ernstig het bedreigd wordt'.
De presentatie vindt niet zonder reden plaats in Kaap Skil. Jarenlang al is er een band tussen dit museum en de auteur, waar hij al vanaf 1985 komt. Tussen 1987 en 1989 bivakkeerde hij met het toenmalige duikteam van de Rijksdienst regelmatig op het museumterrein.



Het boek Onderwaterarcheologie op de Rede van Texel is te koop in het museum en via www.spa-uitgevers.nl voor de prijs van €39,95.
Bron: persbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Scheepswrak eerste rijksmonument van Lelystad

Een scheepswrak in de buurt van Lelystad is binnenkort rijksbeschermd. Daarmee is dit het eerste rijksmonument van Lelystad.
Het houten wrak is van grote waarde, zowel wat betreft zeldzaamheid als gaafheid, terwijl ook de conservering van het scheepshout goed is.
Het ligt 5 km ten noorden van Lelystad, ongeveer ter hoogte van de Flevocentrale. Het is gevonden bij de aanleg van de vaargeul van Amsterdam naar Lemmer. Om het wrak te sparen is het afgedekt en de vaargeul verlegd. Onder water blijft het scheepshout goed bewaard.

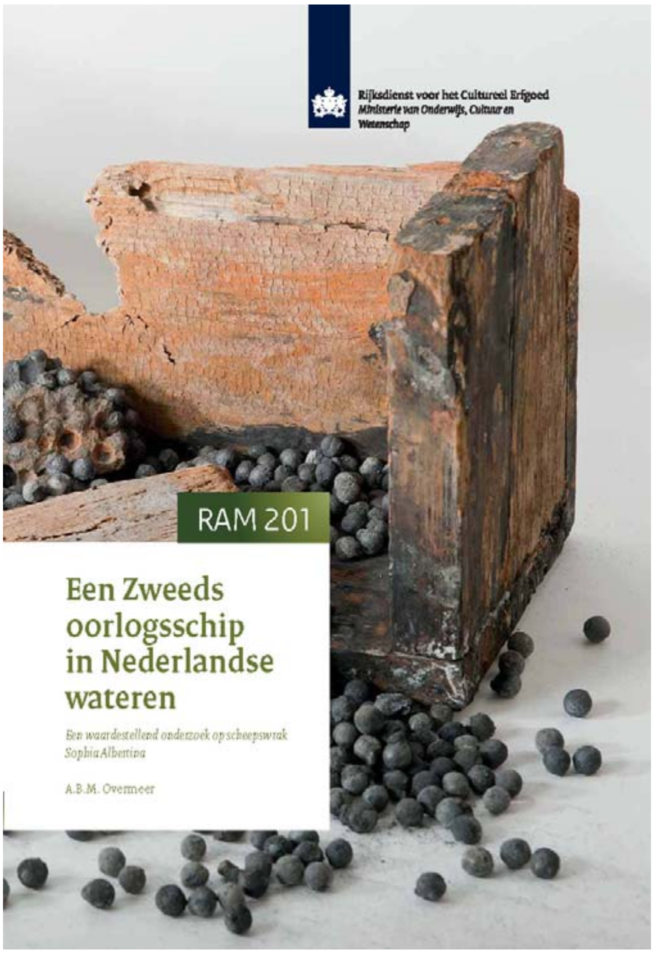
Laatmiddeleeuws vaartuig

Direct nadat het in 1999 werd gevonden, zijn delen van het schip geborgen en onderzocht. Details en bevestigingsmiddelen maken duidelijk dat het gaat om een laatmiddeleeuws vaartuig. De huidplanken zijn overnaads aan elkaar bevestigd. Ze overlappen elkaar dakpansgewijs. De naden tussen de huidplanken zijn opgevuld met mos om de scheepshuid waterdicht te maken. Onderzoek aan de hand van de jaarringen in het hout wees uit dat het schip in of rond het jaar 1460 is gebouwd. Behalve aardewerk-scherven en botmateriaal werden ook dobbelstenen bij het wrak gevonden.

Scheepskerkhof

De voormalige Zuiderzee was een druk verkeersplein, waar in de loop van eeuwen veel schepen zijn vergaan.
Dit schip is een van de honderden scheepswrakken die in de Flevopolders zijn gevonden. Flevoland is het grootste scheepskerkhof ter wereld. Als zo'n schip vergaat en eeuwen later wordt teruggevonden, vormen het wrak en de inventarisstukken die er bij worden aangetroffen, samen een tijdscapsule die veel kan vertellen over het leven aan boord. In het Nationaal Depot voor Scheepsarcheologie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed worden tienduizenden geconserveerde en gerestaureerde scheepsvondsten en zelfs complete wrakken bewaard.
Bron: nieuwsbericht Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

Waardestellend rapport over Zweeds scheepswrak Sophia Albertina



De zeebodem bevat wereldwijd een schat aan informatie over ons verleden. De resten van oude beschavingen en scheepswrakken liggen verborgen in zee. Het verdwenen paleis voor de kust van Alexandrië is legendarisch, net als de eveneens door een vloedgolf bij een zeebeving in de vierde eeuw verzwolgen vuurtoren Pharos, een van de zeven wereldwonderen. Volgens de UNESCO liggen er meer dan drie miljoen scheepswrakken op de bodem van de zeeën en oceanen, waarvan vele onontdekt. Erfgoed dat onder water op de zeebodem ligt, is vaak goed geconserveerd, hoewel bijvoorbeeld erosie de erfgoedresten verregaand kan aantasten.
De meeste plaatsen zijn lange tijd moeilijk of niet bereikbaar geweest, maar nieuwe duiktechnieken hebben de zeebodem toegankelijk gemaakt.

Pas sinds kort is nationaal en internationaal het besef doorgebroken dat dit - vaak goed bewaarde - erfgoed op de zeebodem een enorme potentie heeft , maar wel goed beheer vergt. De wens beter om te gaan met het erfgoed onder water heeft zich internationaal onder andere vertaald in de UNESCO Convention for the Protection of Underwater Cultural Heritage uit 2001. Vooral de aanwezigheid van archeologische vondsten onder water heeft een enorme aantrekkingskracht voor veel mensen door het mysterieuze karakter van (schat)zoeken onder water. De aantrekkingskracht zit hem in de goed bewaarde vondsten, de herkenbaarheid en vooral ook de omstandigheden onder water.

Voor velen is de onderwaterwereld nog altijd een onbekende wereld, ook wel the last frontier genoemd.
Als eens in de zoveel tijd iets uit het onbekende naar boven komt, is dat sensationeel. De voor Nederland zo belangrijke maritieme geschiedenis speelt zich voor een groot deel af op internationaal terrein. Schepen voeren met lading van land naar land, oorlogen werden op zee uitgevochten. Nederlandse scheepswrakken worden nog jaarlijks in andere landen binnen en buiten Europa aangetroff en.
In 2007 en 2009 werden twee complete Nederlands schepen aangetroff en op de bodem van de Oostzee. En in Finse wateren ligt de Vrouwe Maria, een Nederlands schip dat onderweg was naar Rusland om daar een kunstcollectie af te leveren die de Russische tsarina Catharina II in Nederland had aangeschaft . Voor het beheer van dit erfgoed zijn we dus afhankelijk van andere naties, net zoals zij afhankelijk zijn van ons voor de bescherming van hun erfgoed in Nederlands territoriaal gebied.

In de Nederlandse wateren liggen schepen uit Zweden, Engeland, Duitsland, Denemarken en Frankrijk.
Die objecten zijn evenzeer onderdeel van het erfgoed van Nederland als van dat van het land van herkomst.
Steeds vaker wordt dit gemeenschappelijk erfgoed in overleg met de betrokken landen beheerd en ontsloten.

Dit rapport gaat over het Zweedse schip Sophia Albertina, dat in 1781 verging in Nederlandse wateren. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beschikt over duikers die op gezette tijden onder water archeologisch onderzoek uitvoeren.

Het duikteam van de Rijksdienst heeft dit wrak in 2004 onderzocht. Onderzoeker en toenmalig lid van het duikteam Alice Overmeer toont met het schrijven van dit rapport aan dat dit scheepswrak daadwerkelijk het Zweedse schip de Sophia Albertina is. Dat maakt dit scheepswrak tot een van de weinige scheepswrakken in Nederlandse wateren die nu officieel geïdentificeerd zijn. Dit is van groot belang en kan dienen als uitgangspunt voor nader archief- en historisch onderzoek in Nederland en Zweden.

A.B.M. Overmeer. Een Zweeds oorlogsschip in Nederlandse wateren: een waardestellend onderzoek op scheepswrak Sophia Albertina. Rapportage Archeologische Monumentenzorg 201, Amersfoort, 2012. (pdf 7,8 MB)
Te downloaden via
http://www.cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/u6/RAM201_Sophia_Albertina.pdf
Bron: Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed

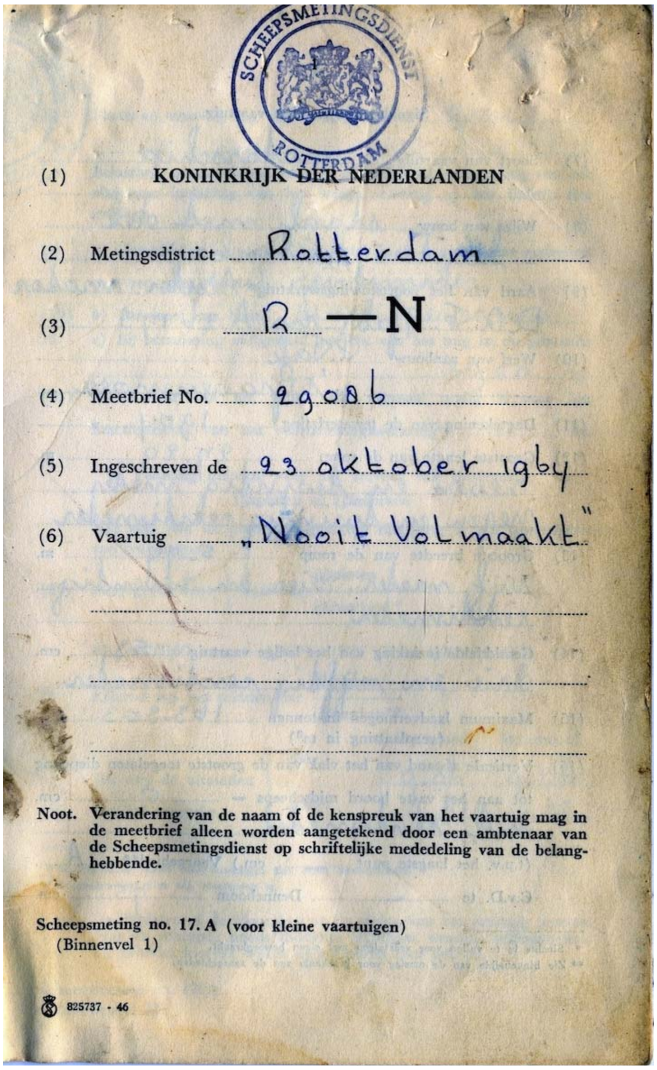
Oude meetbrieven

Auteurs: Jan Meppelink en George Snijder
Dit artikel is eerder gepubliceerd in de Bokkepoot.



Het Certificaat van Onderzoek aanvragen? Een reis naar Frankrijk plannen? Waar is de meetbrief van mijn schip? Door de ontsluiting van de liggers is het makkelijker geworden om de meetgeschiedenis van een schip te ontrafelen en zijn meetbrieven in de belangstelling gekomen.

Tegelijkertijd doen er verhalen de ronde over het al of niet moeten hebben van een meetbrief bijvoorbeeld voor een CvO.


SCHEEPSMETINGSDIENST ROTTERDAM

(1) KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

(2) Metingsdistrict Rotterdam

(3) R — N

(4) Meetbrief No. 29086

(5) Ingeschreven de 23 oktober 1964

(6) Vaartuig „Nooit Volmaakt"

Noot. Verandering van de naam of de kenspreuk van het vaartuig mag in de meetbrief alleen worden aangetekend door een ambtenaar van de Scheepsmetingsdienst op schriftelijke mededeling van de belanghebbende.

Scheepsmeting no. 17. A (voor kleine vaartuigen)
(Binnenvel 1)

825737 - 46

Onze oude binnenvaartuigen zijn natuurlijk gemeten en soms zit er nog zo'n oude meetbrief bij de papieren.
De vraag rijst dan: 'is die meetbrief nog geldig?' of als de meetbrief er niet meer is: 'hoe kom ik aan een kopie of een nieuwe meetbrief?'. Hieronder de relevante feiten.

Wat vooraf ging
Voor degenen die niet op de hoogte zijn met het begrip 'liggers' een korte toelichting. Sinds 1899 heeft de Scheepsmetingsdienst alle binnenvaartuigen gemeten.
Die gegevens staan in de meetbrief en dat heeft tot doel de maximale belading van het schip vast te leggen, de ijk.
Die gegevens schreven de scheepsmeters bij de verschillende kantoren van de Scheepsmetingsdienst ook op in zogenaamde liggers. Daarin staat dus waardevolle informatie om de geschiedenis van een oud binnenvaartuig te achterhalen. In de afgelopen 2 jaar zijn de liggers met metingen van 1899 tot ongeveer 1943 door een groep vrijwilligers overgetikt in spreadsheets. Deze spreadsheets zijn te vinden op de website van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historische Bedrijfsvaartuig (www.lvbhb.nl onder geschiedenis/Bronnenverzamelingen). Binnen afzienbare tijd staan die gegevens in een database, wat het zoeken nog makkelijker maakt.

Nodig?
Even voor de helderheid: formeel hoeven pleziervaartuigen, ook langer dan twintig meter, geen meetbrief te hebben, ook niet voor het Certificaat van Onderzoek (CvO). Neemt niet weg, dat de ervaring leert dat er naar gevraagd wordt in het buitenland, meer als eigendomsbewijs dan voor de afmeting. Om het eigendom aan te tonen zijn andere documenten beschikbaar bijvoorbeeld te verkrijgen bij de ANWB of bij het Kadaster.
Het uitvoeren van een scheepsmeting is beschreven in Bokkepoot 204. Het resultaat van een meting is een meetbrief. Vroeger was dat een voorgedrukt, met de hand ingevuld boekje, tegenwoordig is dat een computeruitdraai op A4-tjes.

Alle beroepsvaartuigen die verplicht geregistreerd zijn in het kadaster moeten voorzien zijn van een geldige meetbrief. Registratie in het kadaster is verplicht voor vrachtschepen met een laadvermogen groter dan 20 ton of een waterverplaatsing van meer dan 10 kubieke meter (Burgerlijk Wetboek artikel 785). Inschrijving bij het Kadaster is nuttig om het eigendom vast te leggen.

Oude metingen
Alle metingen die vóór augustus 1979 zijn uitgevoerd zijn verlopen en kunnen niet meer worden verlengd. Dat zijn de bekende zwarte of grijze meetboekjes, waar geen einddatum in staat. Bewaar dat boekje als curiositeit en mogelijk wordt die meetbrief toch geaccepteerd in het buitenland. Ben je die meetbrief kwijt, dan is dat jammer. Omdat die metingen verlopen zijn geeft de Scheepsmetingdienst hier geen afschrift of kopie van.
(De Scheepsmetingdienst is trouwens per 1 januari 2012 van naam veranderd en heet nu de Inspectie Leefomgeving en Transport ILT/Scheepvaart. In dit artikel gebruiken we de oude naam nog.)

AN, GN of RN
Vanaf augustus 1979 is de notatie van de meting veranderd en wordt het meetnummer voorafgegaan door AN, GN of RN (respectievelijk district Amsterdam, Groningen of Rotterdam). Deze metingen zijn vijftien jaar geldig. In deze meetbrieven (van augustus 1979 tot 31 december 1988) staat bij rubriek 63 (meestal op pagina 9) de geldigheidsdatum vermeld. Omdat de geldigheid vijftien jaar is zijn deze meetbrieven inmiddels allemaal verlopen (1988+15=2003). Achterin, bij rubriek 80 op pagina 13 kun je zien of (en tot wanneer) de meetbrief verlengd is.
(Het paginanummer is afhankelijk van de druk van de meetbrief.)
Regel II meetbrieven (meetbrieven van geen goederen vervoerende schepen) worden met 15 jaar verlengd, dus de oudste zijn weer aan verlenging toe (1979+15+15=2009).

Goed bericht
Heb je zo'n verlopen meetbrief (waarvan de meting tussen 1979 en 1989 is uitgevoerd), dan kan deze toch nog verlengd worden! Dat gebeurt in stappen van elk 15 jaar. Voor elke verlenging moet je betalen (voor een meetbrief uit 1979 dus drie keer, want 1979+15+15+15 is weer geldig).

Gelukkig hoef je maar één keer de kosten te betalen voor de controle of er niets veranderd is aan het schip dat de meting beïnvloedt.

HN

Met ingang van januari 1989 wordt het meetnummer voorafgegaan door HN en niet meer door AN, GN of RN. De Scheepsmetingdienst ging toen naar Rijswijk (de R was al bezet door Rotterdam en Rijswijk ligt tenslotte tegen Den Haag aan, dat van oudsher een H voerde). Na HN3800 is de dienst in Rotterdam gevestigd, maar de HN bleef. De HN-meetbrieven kunnen gewoon met telkens 15 jaar verlengd worden. Inmiddels is de Scheepsmetingdienst ongeveer bij HN6200 met het verlengen.

Pech

Van vrijwel alle (na 1979) gemeten schepen is de meetstaat nog in het archief van de Scheepsmetingdienst aanwezig. Op basis van die meetstaat maakt de dienst een afschrift. De meetstaten van schepen die vóór augustus 1979 zijn gemeten (maar niet hermeten zijn na die datum) zijn ook nog aanwezig. Daar zou dus nog een afschrift van de meetbrief van gemaakt kúnnen worden. Pech, dat doet de Scheepsmetingdienst dus niet. In dat geval geldt: verlopen is verlopen en verlopen meetbrieven zijn vervallen en horen vernietigd te worden. De dienst bewaart ook geen meetbrieven, want dat zijn eenmalige documenten, dus een afschrift is geen kopie van de originele meetbrief, maar een nieuwe meetbrief op basis van de meetstaat.

Toch een meetbrief

Voor € 145,- verzorgt de Scheepsmetingdienst een afschrift van een geldige (!) meetbrief. Als de meetbrief ook nog verlengd moet worden kost dat € 381,- extra. Er komt dan een inspecteur aan boord om te controleren of er niets veranderd is. Dit zijn eenheidstarieven onafhankelijk van de grootte van het schip. Op http://www.ilent.nl/onderwerpen/transport/binnenvaart/Aanvraag_certificaten_schepen/ is het aanvraagformulier voor afschrift of verlenging te downloaden.



Nieuwe meting

Wil je toch een meetbrief voor je pleziervaartuig? Dat kan, maar dan moet het schip gemeten worden en dat kost € 861,- (in België is het trouwens goedkoper). Aanvragen met het aanvraagformulier van de website www.ilent.nl.
Heb je een buitenlandse meetbrief? Geen nood, ook die kunnen (mits nog geldig) in Nederland verlengd worden. Vraag inlichtingen bij ILT/Scheepvaart in Rotterdam (tel. 088 489 00 00).

Samenvatting

Is de laatste meting van je schip vóór 1979 uitgevoerd dan is die meetbrief niet meer geldig en kun je ook geen afschrift van deze meetbrief meer krijgen.
Heeft de meting van je schip een AN, GN of RN nummer (gemeten tussen 1979 en 1989) of een HN nummer (vanaf 1989), dan kun je een afschrift van je meetbrief aanvragen en/of de meetbrief laten verlengen (aanvraagformulier op de website www.ilent.nl).
Op verzoek meet de Scheepsmetingdienst (tegenwoordig ILT/Scheepvaart) je schip. Echter, een meetbrief is alleen verplicht voor beroepsvaartuigen die geregistreerd moeten zijn bij het Kadaster, dus niet voor pleziervaartuigen, ook niet voor het CvO van pleziervaartuigen.
Het is nuttig om je schip bij het Kadaster te registreren om zo een eigendomsbewijs te hebben.

Gasexplosie woonboot Amsterdam

Op 28 juni 2012 werd Amsterdam opgeschrikt door een flinke gasexplosie op een woonboot in Amsterdam. Hierbij raakte diverse mensen gewond. Van de woonboot zelf was weinig meer over. Wilt u zelf zien wat een dergelijke explosie doet?

Zie voor foto's en films:
http://www.rtvnh.nl/nieuws/82571/Vijf+gewonden+na+explosie+op+woonboot+in+Amsterdam
http://www.rtvnh.nl/nieuws/82627/Bewoners+rond+ontplofte+woonboot+mogen+naar+huis
http://www.rtvnh.nl/nieuws/83621/Voorbereidingsactie+voor+berging+ontplofte+woonboot+
http://www.youtube.com/watch?v=cjG_H6coBFo&feature=related (door toevallig passerende fietser)
Bron: nieuwsberichten RTVNH

Groeiende groep oldtimers veroorzaakt steeds meer schadelijke emissies

Auto's ouder dan 25 jaar (oldtimers) vormen in een aantal grote steden nu nog ongeveer 1% van het licht wegverkeer. Zij zijn echter wel verantwoordelijk voor ongeveer 10% van de uitstoot aan PM10-fijn stof en 20% van de NOx.
De uitstoot van fijnstof (PM10) uit de uitlaat van dieselvoertuigen van die leeftijd, goed voor de helft van de import van oldtimers, is 80 keer hoger dan van een moderne dieselauto.
Hetzelfde geldt voor oldtimers op benzine en LPG.
De uitstoot van NOx van deze voertuigen is 40-100 keer hoger dan van een moderne benzineauto. De import van één oude auto van voor 1988 doet zo het effect van vele nieuwe schone auto's teniet. Dat blijkt uit het onderzoek

"Milieueffecten van oldtimers" dat het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en TNO in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben uitgevoerd en dat vandaag is gepubliceerd.
Staatssecretaris Atsma constateert dat het rapport de vermoedens bevestigt. "Jonge oldtimers, net ouder dan 25 jaar, zijn de afgelopen jaren in flinke aantallen geïmporteerd en worden steeds vaker ingezet voor dagelijks gebruik. Omdat deze auto's sterk vervuilend zijn, zijn ze in hoge mate verantwoordelijk voor de luchtvervuiling in met name grote steden." Atsma wil samen met zijn collega-staatssecretaris Weekers (Financiën) serieus kijken naar de aanbevelingen in het rapport. "Enerzijds stimuleren we automobilisten succesvol om te investeren in nieuwe, schone auto's, maar tegelijkertijd houden we een importstroom van vieze, oude auto's in stand, waarmee de winst van schone lucht voor een groot deel weer ongedaan wordt gemaakt."
Bron: Nieuwsbericht Rijksoverheid

Milieueffecten van oldtimers
Het aantal personenauto's van 25 jaar en ouder en het gebruik van deze relatief vervuilende auto's nemen toe. Vooral de recent geïmporteerde 'oldtimers' rijden relatief veel kilometers. Dat duidt er op dat ze steeds vaker niet alleen voor recreatief, maar ook voor dagelijks vervoer worden gebruikt. Dit blijkt uit een onderzoek dat het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) samen met TNO heeft uitgevoerd op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).
Het verzoek van het ministerie volgde uit een toezegging aan de Tweede Kamer dat de staatssecretaris van IenM een brief zal sturen over niet-fiscale mogelijkheden om de import van oldtimers te weren. Meer specifiek heeft het ministerie verzocht de uitstoot van oldtimers te onderzoeken, alsook de bijdrage die milieuzones voor oldtimers kunnen leveren voor het behalen van de Europese luchtkwaliteitsnormen. Ook heeft het ministerie het PBL gevraagd een inschatting te maken van het effect op de luchtkwaliteit van de huidige vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers. Deze notitie betreft een quickscan, waarbij geen integraal beeld wordt geschetst van de effecten van een milieuzone voor oldtimers. Het rapport gaat evenmin in op andere maatregelen die de uitstoot van oldtimers zouden kunnen verminderen.
Uit deze studie blijkt dat een milieuzone voor oldtimers, waarbij deze auto's uit de Nederlandse steden worden geweerd, de uitstoot van schadelijke stoffen kan verminderen en zo stikstofdioxideknelpunten kan wegnemen.

Uitstoot
In 2011 bedroeg de uitstoot van oldtimers bijna 3 kiloton stikstofoxiden (NOx) en 0,2 kiloton fijn stof (PM10). Dat is respectievelijk 10 en 5 procent van de totale emissies van personenauto's in datzelfde jaar, terwijl het aantal kilometers dat oldtimers aflegden slechts ongeveer 1,5 procent uitmaakte van het totale aantal kilometers gereden door personenauto's. Van de totale uitstoot van stikstofoxiden en fijn stof van de sector verkeer en vervoer zijn oldtimers verantwoordelijk voor respectievelijk circa 2 en 6 procent. In 2015 is de uitstoot van oldtimers weliswaar nog steeds 3 kiloton stikstofoxiden en 0,2 kiloton fijn stof, maar is het aandeel van de oldtimers groter: op het totaal van de uitstoot door personenauto's zijn de oldtimeremissies dan 15 procent stikstofoxiden en 5 procent fijn stof. Het aandeel in de emissie van stikstofoxiden stijgt, omdat de rest van het personenautopark schoner wordt als gevolg van de Europese emissienormering.

Milieuzone
De uitstoot kan in 2015 lager uitvallen als er landelijk een milieuzone wordt ingesteld waarmee alle oldtimers uit de bebouwde kom worden geweerd. De stikstofoxidenuitstoot kan dan met maximaal 2 tot 2,5 kiloton worden teruggedrongen, en de fijnstofuitstoot met maximaal 0,1 kiloton. Het zou dan moeten gaan om milieuzones die substantieel groter zijn dan de huidige milieuzones voor vrachtauto's. Landelijk zou het aantal binnenstedelijke luchtknelpunten voor de fractie stikstofdioxide (NO2) hierdoor met circa 5 procent kunnen afnemen. Door de afname van de fijnstofuitstoot heeft een milieuzone ook positieve effecten op de gezondheid, omdat fijn stof veel schadelijker is voor de gezondheid dan stikstofdioxide.

Lokale effecten
Bovengenoemde landelijke getallen en percentages kunnen in de praktijk echter niet worden bereikt, omdat een milieuzone niet overal kan worden ingevoerd. Een milieuzone kan lokaal echter wel degelijk effectief zijn om stikstofdioxideknelpunten weg te nemen en de blootstelling aan schadelijke stoffen te verminderen. Om deze lokale effecten van een milieuzone op de knelpunten en gezondheid op een verantwoorde manier te kunnen bepalen, is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij moeten de omvang en handhaving van de milieuzone gedetailleerd worden uitgewerkt en moeten op lokaal niveau, bij voorkeur in samenwerking met gemeenten, de gevolgen voor de parksamenstelling en verkeersstromen worden ingeschat.
Download het volledige rapport
http://www.pbl.nl/publicaties/2012/milieueffecten-van-oldtimers.
Bron: Planbureau voor de Leefomgeving

